

Rec'd OCT/PTO 24 OCT 2004

PCT/EP03/501169/511985

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)



REC'D 21 JUL 2003
WIPO PCT

Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 22 298.3

Anmeldetag: 18. Mai 2002

Anmelder/Inhaber: Valeo Sicherheitssysteme GmbH, Erdweg/DE

Bezeichnung: Vorrichtung zum Verschwenken einer Fahrzeugtür
oder Fahrzeugklappe

IPC: E 05 F, B 62 D

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 12. Mai 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Wehner

Wehner

A 9161
03/00
EDV-L

BEST AVAILABLE COPY

Vorrichtung zum Verschwenken einer Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zum Verschwenken einer mit einem Scharnierbügel drehfest verbundenen Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe (Heckklappe, Motorhaube etc.) um eine Scharnierachse.

Eine derartige Vorrichtung ist beispielsweise aus der DE 200 04 973 U1 bekannt. Diese bekannte Vorrichtung umfaßt einen Antrieb mit einem Hebelgetriebe, bei dem ein Kurbelhebel über zwei sich in axialer Richtung des Fahrzeuges erstreckender, hintereinander angeordneter, bügelförmig ausgebildeter Antriebshebel auf den Scharnierbügel der Heckklappe des Fahrzeuges wirkt. Dabei greift der dem Scharnierbügel zugewandte Antriebshebel an einem von der Scharnierachse beabstandeten Bereich des Scharnierbügels an. Diese bekannte Vorrichtung weist unter anderem den Nachteil auf, daß sie relativ platzaufwendig ist.

Bekannt geworden ist ferner eine Vorrichtung, bei welcher der Antrieb mit der Scharnierachse der jeweiligen Heckklappe verbunden ist. Derartige bekannte Vorrichtungen können zwar platzsparender als die in der DE 200 04 973 U1 offenbare Vorrichtung in dem entsprechenden Fahrzeug angeordnet werden, doch hat sich gezeigt, daß zur Übertragung der Kräfte von dem Antrieb auf die Heckklappe die Scharniere gegenüber herkömmlichen Heckklappenscharnieren verstärkt werden müssen. Dieses führt dazu, daß bei Fahrzeugen

des gleichen Typs, aber ohne Antrieb zur automatischen Betätigung der Heckklappe, entweder andere (schwächere) Scharniere als wie bei Fahrzeugen mit einem Antrieb zur automatischen Heckklappenbetätigung verwendet werden müssen oder, daß bei den Fahrzeugen ohne Antrieb die Scharniere überdimensioniert werden müssen.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine platzsparend aufgebaute Vorrichtung der eingangs erwähnten Art anzugeben, bei deren bestimmungsgemäßen Verwendung keine besondere Verstärkung der Fahrzeugtür- oder Fahrzeugklappenscharniere erforderlich ist.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Weitere, besonders vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung offenbaren die Unteransprüche.

Die Erfindung beruht im wesentlichen auf dem Gedanken, eine Vorrichtung mit einem Antrieb vorzusehen, welche eine in Verlängerung der Scharnierachse angeordnete Antriebswelle umfaßt, die aber nicht auf die Scharnierachse wirkt, sondern mit einem parallel zu dem Scharnierbügel angeordneten und mit diesem befestigbaren bügelförmigen Antriebshebel verbunden ist.

Durch eine derartige Vorrichtung wird einerseits erreicht, daß durch eine seitliche Anordnung des Antriebes -wie bei Vorrichtungen zum direkten Verschwenken der Scharnierachse- ein platzsparender Aufbau der Vorrichtung möglich ist. Andererseits braucht durch die Verwendung des zusätzlichen Antriebshebels, der das Drehmoment auf die Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe überträgt, kein überdimensioniertes Scharnier eingesetzt zu werden.

Die Verbindung zwischen der Antriebswelle und dem Antriebshebel kann kraft- und/oder formschlüssig erfolgen.

Um eine einwandfreie Zentrierung der Antriebswelle sicherzustellen, hat es sich als zweckmäßig erwiesen, wenn der Antriebshebel auf seiner der Antriebswelle abgewandten Seite eine Lagerbuchse besitzt, die auf einen am Ende der Scharnierachse vorgesehenen Lagerzapfen aufsteckbar ist. Selbstverständlich ist es auch möglich, die Antriebswelle durch den Antriebshebel hindurchzuführen und die Antriebswelle direkt lagernd mit der

Scharnierachse zu verbinden.

Weitere Einzelheiten und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den folgenden anhand von Figuren erläuterten Ausführungsbeispielen. Es zeigen:

Fig.1 eine Explosionsdarstellung einer erfindungsgemäßen Vorrichtung mit Scharnierbügel und Scharnierachse einer Heckklappe;

Fig.2-4 perspektivische Ansichten, welche die einzelnen Montagestufen bei der Herstellung der erfindungsgemäßen Vorrichtung wiedergeben.

In den Figuren ist mit 1 ein Scharnierbügel bezeichnet, welcher über Flanschteile 2 an dem dachseitigen Bereich einer nicht dargestellten Heckklappe eines Kraftfahrzeuges befestigbar ist. Der Scharnierbügel 1 ist um eine Scharnierachse 3 schwenkbar angeordnet, die in einem an der Karosserie des Kraftfahrzeugs befestigbaren Halterahmen 4 drehfest gelagert ist.

Die mit 5 bezeichnete erfindungsgemäße Vorrichtung (Fig.1 und 4) umfaßt einen Antrieb (z.B. ein Elektromotor mit nachgeschaltetem Zahnradgetriebe) und eine sich in Richtung der Scharnierachse 3 erstreckende Antriebswelle 7. Die Antriebswelle 7 ist drehfest mit dem ersten Ende 8 eines bügelförmigen, im wesentlichen parallel zu dem Scharnierbügel 1 angeordneten Antriebshebel 9 verbunden. Das zweite Ende 10 des bügelförmigen Antriebshebels 9 ist mit einem der beiden Flanschteile 2 des Scharnierbügels 1 verbindbar. Dabei kann die Verbindung zwischen Scharnierbügel 1 und Antriebshebel 9 über eine Schraube (nicht dargestellt) erfolgen, mittels welcher auch der nicht dargestellte Heckdeckel an dem Scharnierbügel 1 befestigt wird.

Zur Zentrierung der Antriebswelle 7 weist der Antriebshebel 9 auf seiner der Antriebswelle 7 abgewandten Seite eine Lagerbuchse 11 auf, die auf einen am Ende der Scharnierachse 3 vorgesehenen Lagerzapfen 12 aufsteckbar angeordnet ist.

Zur Montage der erfindungsgemäßen Vorrichtung 5 wird zunächst die Scharnierachse 3

mit dem Scharnierbügel 1 und dem Halterahmen 4 verbunden (Fig.2). Diese Anordnung entspricht im wesentlichen einer Standardscharnieranordnung für Kraftfahrzeuge, bei denen kein Antrieb zur automatischen Betätigung der Heckklappe vorgesehen ist. Lediglich der an der Scharnierachse 3 vorgesehene Lagerzapfen 12, der seitlich etwas über den Halterahmen 4 hervorsteht, ist bei bekannten derartigen Scharnieranordnungen in der Regel nicht vorhanden.

Sofern das Kraftfahrzeug mit einer erfindungsgemäßen Vorrichtung 5 versehen werden soll, wird anschließend der Antriebshebel 9 auf den seitlich hervorstehenden Lagerzapfen 12 der Scharnierachse 3 aufgesteckt und das zweite Ende 10 des Antriebshebels 9 an dem Flanschteil 2 mit einer Heckdeckelschraube (nicht dargestellt) befestigt (Fig.3).

Abschließend wird dann die mit dem Antrieb 6 verbundene Antriebswelle 7 in eine Aufnahme 13 des Antriebshebels 9 eingesteckt und der Antrieb 6 mit der nicht dargestellten Fahrzeugkarosserie verbunden (verschraubt). Dabei sind die Aufnahme 13 des Antriebshebels 9 und das der Aufnahme 13 zugewandte Ende der Antriebswelle 7 derart ausgebildet, daß eine drehfeste Verbindung dieser Teile erfolgt.

Bezugszeichenliste

1	Scharnierbügel
2	Flanschteil
3	Scharnierachse
4	Halterahmen
5	Vorrichtung
6	Antrieb
7	Antriebswelle
8	erste Ende
9	Antriebshebel
10	zweite Ende
11	Lagerbuchse
12	Lagerzapfen
13	Aufnahme

Ansprüche

1. Vorrichtung zum Verschwenken einer mit einem Scharnierbügel (1) drehfest verbundenen Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe um eine Scharnierachse (3) mit den Merkmalen:
 - a) die Vorrichtung (5) umfaßt einen Antrieb (6) und eine mit dem Antrieb (6) verbundene, sich in Richtung der Scharnierachse (3) erstreckende Antriebswelle (7);
 - b) die Antriebswelle (7) ist drehfest mit dem ersten Ende (8) eines bügelförmigen, im wesentlichen parallel zu dem Scharnierbügel (1) angeordneten Antriebshebels (9) verbunden;
 - c) das zweite Ende (10) des bügelförmigen Antriebshebels (9) ist mit dem Scharnierbügel (1) verbindbar.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Antriebswelle (7) mit dem Antriebshebel (9) kraft- und/oder formschlüssig verbunden ist.
3. Vorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Antriebshebel (9) auf seiner der Antriebswelle (7) abgewandten Seite eine Lagerbuchse (11) besitzt, die auf einen am Ende der Scharnierachse (3) vorgesehenen Lagerzapfen (12) aufsteckbar ist.
4. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Antriebshebel (9) und der Scharnierbügel (1) lösbar miteinander befestigbar sind.

5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Antriebshebel (9) an einem Flanschteil (2) des Scharnierbügels (1) befestigbar ist, welcher gleichzeitig zur Befestigung des Scharnierbügels (1) mit der Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe dient.

1/2

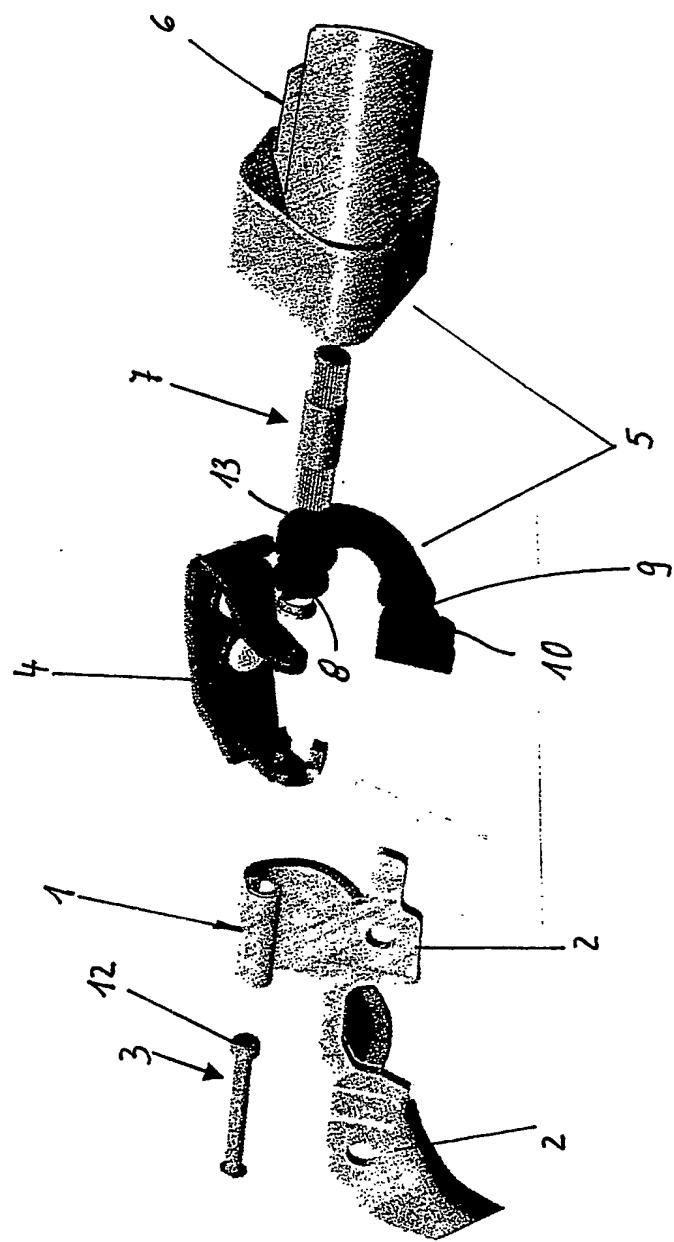


Fig. 1

2/2



Fig. 2

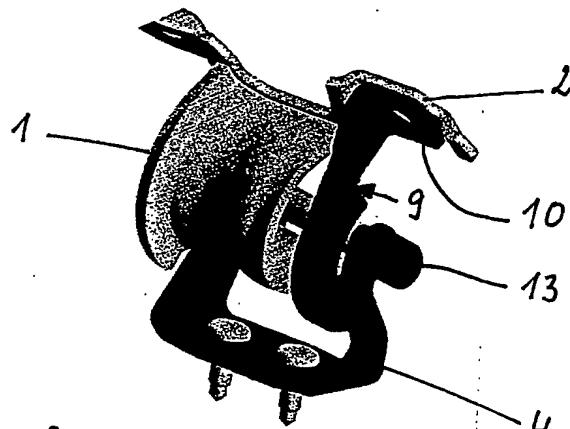


Fig. 3

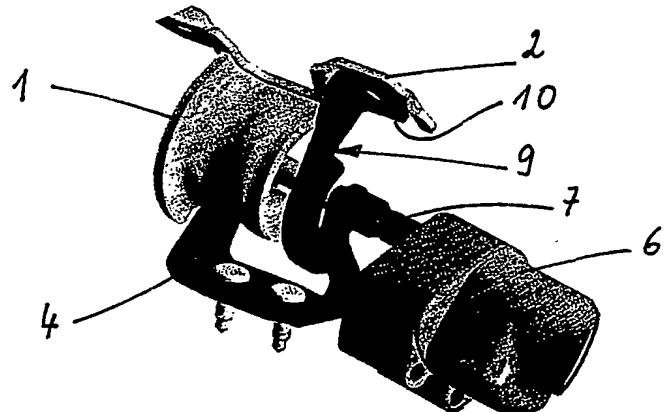


Fig. 4

ZUSAMMENFASSUNG
(Fig. 4)

Vorrichtung zum Verschwenken einer Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung mit einem Antrieb (6) zum Verschwenken einer mit einem Scharnierbügel (1) drehfest verbundenen Fahrzeugtür oder Fahrzeugklappe um eine Scharnierachse (3).

Um eine platzsparend aufgebaute Vorrichtung (5) der eingangs erwähnten Art anzugeben, bei deren bestimmungsgemäßen Verwendung keine besondere Verstärkung der Fahrzeugtür- oder Fahrzeugklappenscharniere erforderlich ist, schlägt die Erfindung einen Antrieb (6) mit einer in Verlängerung der Scharnierachse angeordneten Antriebswelle (7) vor, die (6) mit einem parallel zu dem Scharnierbügel (1) angeordneten und mit diesem befestigbaren bügelförmigen Antriebshebel (9) verbunden ist.

2/2



Fig. 2

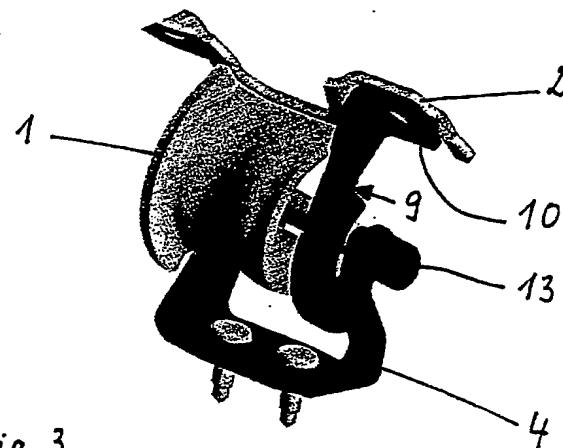


Fig. 3

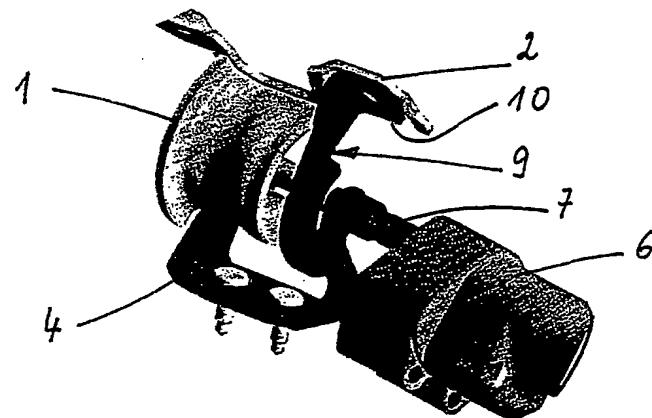


Fig. 4

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.